



Comité National Routier



Le secteur du transport routier de marchandises du Royaume-Uni

A la veille du Brexit



Étude 2019

Version du 31 janvier 2020

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

Cette étude a été réalisée en 2019 par le CNR, en cotraitance avec le cabinet d'études Conseil Énergie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com>

SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE	4
1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE	4
GEOGRAPHIE	4
REPERES HISTORIQUES	4
ORGANISATION POLITIQUE	4
ORGANISATION TERRITORIALE	5
1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES	7
ROYAUME-UNI EN BREF	7
CONJONCTURE ECONOMIQUE	7
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	8
COMMERCE EXTERIEUR	8
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	8
POLITIQUE DES TRANSPORTS	8
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	9
1.4. STATISTIQUES D'ACTIVITE ET ET POPULATION D'ENTREPRISES DE TRM	11
LE TRM AU ROYAUME-UNI EN 2017	11
ENTREPRISES DU SECTEUR DU TRM BRITANNIQUE	14
2. PRESENTATION DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU ROYAUME-UNI	16
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	16
INTERVENANTS DU SECTEUR	16
CREATION D'ENTREPRISE	17
ACCES A LA PROFESSION	19
ACCES AU MARCHE	19
FORMATION DES CONDUCTEURS	19
2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES	20
FISCALITE GENERALE	20
FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM	21
2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE	22
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	22
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	24
2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES	27
CONTROLES	27
AMENDES	27
3. ETUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	29
3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM BRITANNIQUES	29
3.2. CONDITIONS ET COUTS DU VEHICULE	29

MATERIEL	30
CARBURANT	31
MAINTENANCE & ENTRETIEN	32
PNEUMATIQUES	32
PEAGES	32
ASSURANCES	32
TAXE DE CIRCULATION	32
COUTS DE STRUCTURE	33
3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	34
CONDITION DE TRAVAIL	34
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	34
DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR BRITANNIQUE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT	36
3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	37
4. BIBLIOGRAPHIE	38

1. PRESENTATION GENERALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

GEOGRAPHIE

La Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord forment le Royaume-Uni, qui s'étend sur 244 030 km² et compte, en 2018, plus de 65 millions d'habitants. La Grande-Bretagne est quant à elle composée de l'Angleterre, du Pays de Galles et de l'Écosse. En termes de superficie, l'Angleterre et le Pays de Galles réunis s'étendent sur 151 120 km². L'Écosse couvre une superficie de 78 764 km² soit environ la moitié de celle du Pays de Galles et de l'Angleterre réunis. Enfin, l'Irlande du Nord, ou « Ulster », s'étend sur 14 146 km²¹.

REPERES HISTORIQUES

Le Royaume-Uni est une union de quatre nations (Angleterre, Écosse, Pays de Galles et Irlande du Nord). La principauté indépendante de Galles tombe aux mains des monarques anglais en 1284 à la suite du Statut de Rhuddlan. Puis, en 1707, avec l'Acte d'Union, l'Angleterre et l'Écosse s'unissent politiquement et prennent la forme d'un Royaume de Grande-Bretagne. L'Acte d'Union de 1800 a, par la suite, unifié le Royaume de Grande-Bretagne et le Royaume d'Irlande pour former le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande en 1801. L'indépendance de l'État libre d'Irlande en 1922 a abouti en 1927 à la création de l'actuel « Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord »².

ORGANISATION POLITIQUE

Le Royaume-Uni est un État unitaire et une monarchie parlementaire au sein de laquelle le monarque est le chef d'État et le Premier ministre est le chef du gouvernement responsable devant la Chambre des communes. Les pouvoirs du monarque sont essentiellement représentatifs. Le pouvoir appartient au gouvernement et aux deux Chambres.

Le pouvoir exécutif est exercé par le gouvernement au nom de la reine. Le Premier ministre britannique est nommé par la reine à l'issue des dernières élections. Il s'agit le plus souvent du chef du plus grand groupe politique à la Chambre des communes. Le pouvoir législatif est exercé par le Parlement qui comprend la reine, la Chambre des communes élue et composée de 650 députés et la Chambre des lords non élue où siègent 750 membres. Les membres du gouvernement sont en même temps membres d'une des chambres du Parlement et les plus importants d'entre eux forment le cabinet présidé par le Premier ministre.

Ce système de gouvernement est connu sous le nom de système de Westminster du nom du lieu où siège le Parlement.

La Constitution du Royaume-Uni a la particularité de ne pas être codifiée : elle comprend des lois ordinaires et des conventions non écrites mais à valeur constitutionnelle³.

¹ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/royaume-uni-geographie/>

² <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/royaume-uni/presentation-du-royaume-uni/>

³ <https://www.kartable.fr/ressources/anglais/cours/les-systemes-politiques-anglais-et-americain/8489>

ORGANISATION TERRITORIALE

Avec un territoire moitié moins grand que la France et comptant soixante-cinq millions d'habitants, le Royaume-Uni a une des densités démographiques les plus fortes d'Europe. En termes de répartition de la population sur son territoire, 83 % sont rassemblés en Angleterre, 9 % en Écosse, 5 % au Pays de Galles et 3 % en Irlande du Nord.

Angleterre

L'Angleterre est divisée en neuf régions, dont la région de Londres aussi connue sous le nom de Grand Londres. Cette région est administrée par la *Greater London Authority*. Les autres régions sont composées de comtés. Ces derniers sont eux-mêmes divisés en districts (villes, arrondissements).

Irlande du Nord

L'Irlande du Nord dispose d'une Assemblée propre créée en vertu de l'accord *Good Friday Agreement*. Le territoire nord irlandais est également divisé en onze districts appelés *unitary authorities* (collectivités locales unitaires). L'Irlande du Nord est aussi scindée en six comtés traditionnels, mais qui n'ont aucune fonction administrative.

Écosse

Depuis 1999, l'Écosse possède son propre Parlement avec un gouvernement. Le territoire écossais compte 32 districts appelés également *unitary authorities*. Il existe aussi des conseils communautaires, qui n'ont que peu de pouvoirs. Ils servent le plus souvent à soulever les problèmes devant être portés au Parlement.

Pays de Galles

Le Pays de Galles dispose d'une Assemblée propre, *the National Assembly for Wales*, dont est issu le gouvernement gallois. Le territoire gallois se décompose en 22 collectivités locales unitaires dont 10 arrondissements de comtés, 9 comtés et 3 villes.

L'organisation territoriale du Royaume-Uni



Source : Ministère français des Affaires Étrangères

1.2. ÉCONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

ROYAUME-UNI EN BREF

Capitale	Londres
Superficie	246 690 km ²
Population	65 105 246 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Anglais
Régime politique	Monarchie parlementaire
Souverain	Reine Élisabeth II
Premier ministre	Boris Johnson
Département des Transports	Grant Shapps, depuis le 24 juillet 2019
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1973
Date de sortie prévue de l'UE	31 janvier 2020
Sièges au Parlement européen	73 sièges
Monnaie	Livre sterling
Commissaire européen	Julian King, Sécurité, lutte contre le terrorisme et le crime
Croissance PIB (%)	+ 1,4 % (Eurostat, 2018)
Inflation (%)	+ 2,5 % (Eurostat, 2018)
Taux de chômage (% de la population active)	4,0 % (Eurostat, 2018)
Salaire minimum horaire brut	8,21 £/heure brut au 1 ^{er} janvier 2020 soit 9,70 €/heure brut (1,1816€ = 1£ au 1 ^{er} janvier 2020)
Balance commerciale	- 19 094,1 millions d'euros (Eurostat, juillet 2019)

CONJONCTURE ECONOMIQUE

Le Royaume-Uni, sixième économie mondiale et deuxième économie européenne derrière l'Allemagne, a enregistré un taux de croissance de 1,4 % en 2018, légèrement inférieur à celui de 2017 (+1,7 %). Les prévisions pour 2019 et 2020 annoncent encore un léger ralentissement de la croissance. L'économie du pays est affectée notamment par les tensions en lien avec les négociations en cours sur le Brexit. En juin 2016, le Royaume-Uni a voté pour sortir de l'Union européenne. Depuis, le gouvernement négocie les conditions de la sortie du pays. Une sortie de l'UE est prévue au 31 janvier 2020, sauf en cas de nouveau report. Dans ce contexte, les incertitudes entourant le futur des relations commerciales entre le pays et l'Union européenne pèsent sur l'investissement et la consommation. S'ajoute à cela la dépréciation de la livre sterling qui provoque une augmentation des prix. Le taux d'inflation annuel a atteint + 1,5 % en novembre 2019⁴.

Il convient aussi de souligner que les solides résultats macroéconomiques du Royaume-Uni cachent des faiblesses et des situations d'inégalité. Pour mémoire, la croissance reste portée par la consommation plutôt que par l'investissement et l'exportation. Le chômage a atteint son niveau le plus bas en 2018 à 4 %. Cependant, les

⁴ Office for National Statistics, <https://www.ons.gov.uk/economy/inflationandpriceindices>, consulté en janvier 2020

créations d'emplois sont marquées par la précarité, le gel des salaires et l'augmentation du nombre de temps partiels. Le chômage est encore présent chez les jeunes : les estimations annoncent un taux de chômage de l'ordre de 12,5 % chez les jeunes de 16 à 24 ans⁵.

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

Le secteur primaire n'embauche que 1 % de la population. Il reste cependant très productif. Le secteur secondaire emploie lui plus de 18 % de la population. Les principales filières sont les machines-outils, le matériel de transport et les produits chimiques. Les filières à haut potentiel sont les technologies de l'information et de la communication, les biotechnologies, l'aéronautique, les énergies renouvelables et la défense.

Le secteur des services emploie plus de 80 % de la population active. Il est la force motrice de l'économie. Londres reste la plus grande place financière d'Europe. Le secteur bancaire est extrêmement dynamique. Londres accueille également les sièges de nombreuses multinationales⁶.

COMMERCE EXTERIEUR

Principaux fournisseurs (% des importations) 2018		Principaux clients (% des exportations) 2018	
Allemagne	13,7%	Etats-Unis	13,4%
Chine	9,5%	Allemagne	9,6%
Etats-Unis	6,4%	Pays-Bas	6,8%
Pays-Bas	8,2%	France	6,5%
France	5,6%	Irlande	5,8%

Source: Comtrade

Source: Comtrade

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

POLITIQUE DES TRANSPORTS

En matière de politique de transports, le gouvernement britannique a lancé un plan stratégique d'investissement sur le réseau routier anglais sur la période 2015-2020. Ce plan prévoit notamment :

- Investir 15,2 milliards de livres dans plus de 100 projets majeurs visant à améliorer et renouveler le réseau routier anglais.
- Aider à prévenir plus de 2 500 décès ou accidents graves sur les routes.
- Construire plus de 1 300 miles de routes.
- Améliorer plus de 200 sections de routes pour réaliser des pistes cyclables.
- Réduire les nuisances sonores des autoroutes et routes principales anglaises⁷.

⁵ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/explorer/royaume-uni/apprehender-le-contexte-economique>

⁶ <https://www.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/explorer/royaume-uni/apprehender-le-contexte-economique>

⁷ <https://www.gov.uk/government/collections/road-investment-strategy>

Répartition modale du transport de fret

2017	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,7%	17,3%	6,0%
Royaume-Uni	90,4%	9,5%	0,1%

Source : Eurostat

Le réseau routier

Le réseau routier britannique est composé d'autoroutes et de routes de classe « A », gérées par des gestionnaires d'autoroutes (HE). Elles sont considérées comme stratégiques.

Tous les autres types de routes sont gérés par les autorités locales. Il s'agit des routes de classes B, C et U. Celles-ci constituent la majorité du réseau routier anglais, soit 88 %⁸.

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferré britannique s'étend sur environ 17 000 kilomètres de lignes. Il est l'un des plus anciens au monde. Le réseau ferroviaire britannique est géré par une pluralité d'acteurs depuis la privatisation de British Rail en 1993. Plusieurs entreprises privées ont émergé tout comme des organismes de contrôle au niveau étatique. Il faut rappeler que seule la Grande-Bretagne est concernée, l'Irlande du Nord dispose de son propre opérateur de réseau ferré. En ce qui concerne le fret, plusieurs entreprises ferroviaires interviennent : DB Cargo UK, Freighliner, GB Railfreight, ou encore Direct Rail Service. A titre d'exemple, à la fin de l'année 2018, DB Cargo UK comptabilise près de 7 millions de tonnes-kilomètres. L'entreprise déclare également faire rouler sur son réseau 235 trains de marchandises par jour.

Au total, sur l'ensemble du réseau ferré britannique, entre mai 2015 et mai 2016, 17,8 millions de tonnes-kilomètres de fret ont été transportées via le rail⁹.

Les voies navigables

Le principal port fluvial britannique est celui de Londres. Sa gestion est assurée par l'Autorité portuaire de Londres (*Port of London Authority*). Selon le Département des transports, 5 millions de tonnes de fret sont transportées sur la Tamise¹⁰.

Les ports

L'un des principaux ports maritimes britanniques est celui de Southampton. Il est géré par ABP, *Associated British Ports*. Au total, ce sont 22 ports britanniques de toutes tailles qui sont contrôlés par cette entité¹¹.

⁸ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/775091/road-conditions-in-england-to-march-2018.pdf

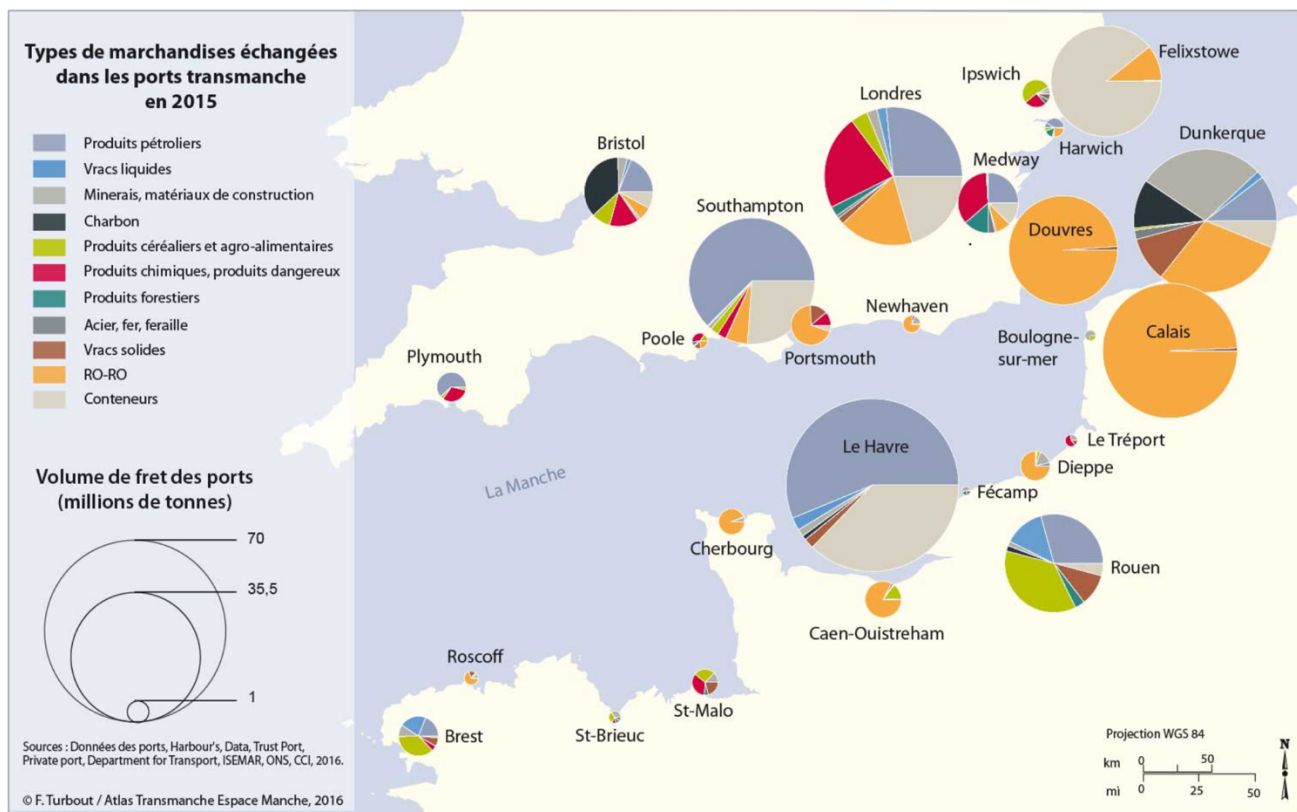
⁹ ORR Freight Rail Usage, 2015-16 Q4 Statistical Release, 19 mai 2016

¹⁰ <http://www.pla.co.uk/Port-Trade/Moving-freight-by-water-on-the-River-Thames>

¹¹ <http://www.southamptonvts.co.uk>

Quant au port de Douvres, il s'agit d'un important point de passage tant pour la circulation des passagers que pour le transport de marchandises. En 2018, ce sont 2 497 804 camions qui ont transité par Douvres¹².

La carte ci-après indique les principaux ports au Royaume-Uni ainsi que les volumes de fret et les types de marchandises échangées.



¹² <https://www.doverport.co.uk/about/performance/>

1.4. STATISTIQUES D'ACTIVITE ET POPULATION D'ENTREPRISES DE TRM

LE TRM AU ROYAUME-UNI EN 2017

Le présent rapport commente les données de l'année 2017, actuellement les plus stables et fiables d'un point de vue purement statistique. Pour plus d'informations et pour suivre les données des années suivantes, le CNR recommande de se rendre régulièrement sur le site internet de l'Eurostat.

Le transport routier de marchandises britannique est majoritairement tourné vers le national, qui pèse ainsi près de 96 % de l'activité totale du pavillon.

Structure du TRM sous pavillon britannique en 2017

2017	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 417 482	153 939	100,0%	109	15 583
Transport national	1 402 948	147 349	95,7%	105	14 946
Transport international	14 533	6 590	4,3%	453	637
<i>dont transport international marchandises chargées au Royaume-Uni</i>	6 568	3 072	2,0%	468	319
<i>dont transport international marchandises déchargées au Royaume-Uni</i>	5 459	2 984	1,9%	547	275
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	362	225	0,1%	622	19
<i>dont cabotage</i>	2 144	309	0,2%	144	24

Source : Eurostat

Évolution du TRM sous pavillon britannique

Evolution du TRM sous pavillon britannique en millions de tonnes-kilomètres

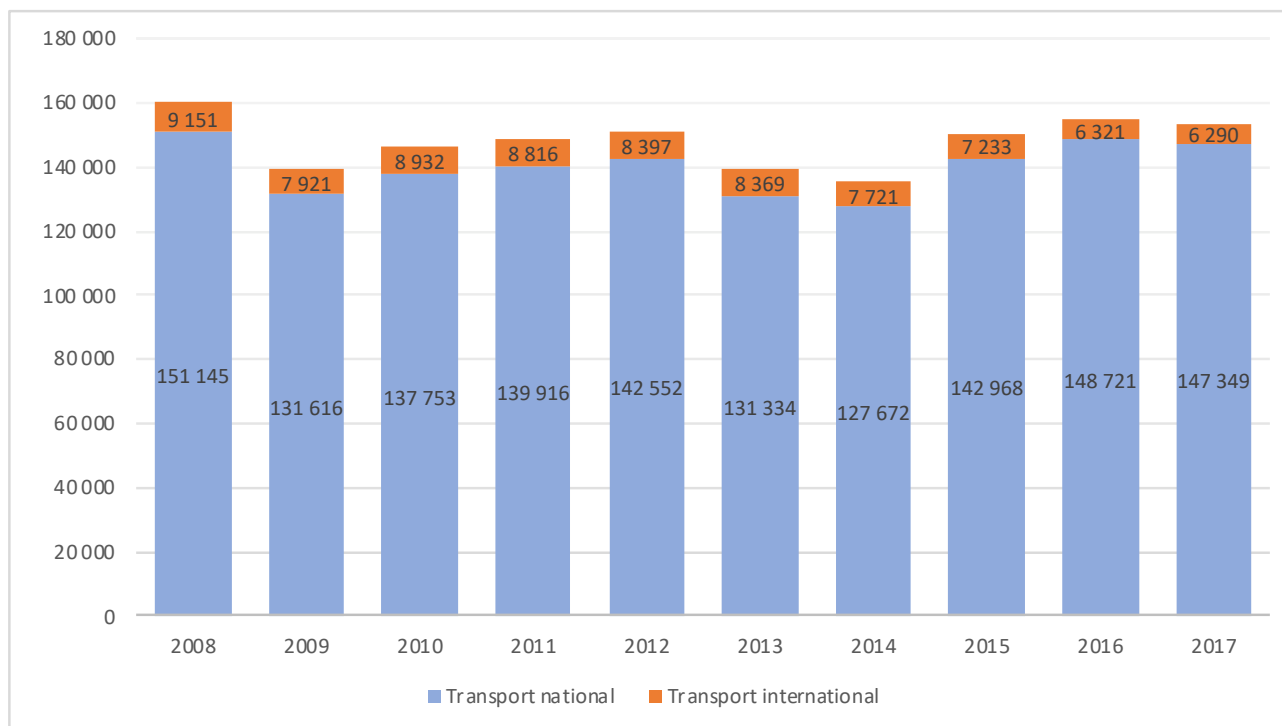
En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TCAM*
TOTAL	160 296	139 536	146 685	148 733	150 949	139 703	135 393	150 101	155 042	153 939	-0,45%
Transport national	151 145	131 616	137 753	139 916	142 552	131 334	127 672	142 968	148 721	147 349	-0,28%
Transport international	9 151	7 921	8 932	8 816	8 397	8 369	7 721	7 233	6 321	6 290	-4,08%
<i>dont transport international marchandises chargées au Royaume-Uni</i>	4 496	3 832	4 253	4 281	3 970	3 840	3 788	3 487	2 959	3 072	-4,14%
<i>dont transport international marchandises déchargées au Royaume-Uni</i>	4 287	3 814	4 097	4 053	3 964	3 902	3 478	3 193	2 969	2 984	-3,95%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	125	132	300	228	228	291	264	295	148	225	6,75%
<i>dont cabotage</i>	243	143	283	255	234	336	190	258	244	309	2,71%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Le pavillon britannique enregistre une baisse de son activité de TRM, -0,45 %/an, sur la période 2008-2017 tant sur son activité nationale qu'internationale. Cette baisse est plus prononcée à l'international, -4,08 %/an. Dans le classement européen 2017, toutes activités confondues, le Royaume-Uni se positionne au 5^e rang, derrière le pavillon français, mais seulement 21^e sur l'activité internationale, derrière la Croatie et le Luxembourg notamment.

Évolution du TRM national et international en millions de tonnes-kilomètres entre 2008 et 2017



Source: Eurostat

Structure du TRM sous pavillon britannique en 2017

2017	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du Total	km	millions de véhicules.km
TOTAL	1 417 482	153 939	100,0%	109	15 583
COMPTE D'AUTRUI	862 651	109 513	71,1%	127	8 810
Transport national	850 694	103 716	67,4%	122	8 254
Transport international	11 956	5 797	3,8%	485	557
<i>dont transport international marchandises chargées au Royaume-Uni</i>	4 928	2 602	1,7%	528	271
<i>dont transport international marchandises déchargées au Royaume-Uni</i>	4 829	2 696	1,8%	558	248
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	361	223	0,1%	618	19
<i>dont cabotage</i>	1 839	276	0,2%	150	19
COMPTE PROPRE	554 831	44 426	28,9%	80	6 773
Transport national	552 254	43 633	28,3%	79	6 692
Transport international	2 577	793	0,5%	308	81
<i>dont transport international marchandises chargées au Royaume-Uni</i>	1 639	470	0,3%	287	48
<i>dont transport international marchandises déchargées au Royaume-Uni</i>	630	289	0,2%	459	27
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	3	1	0,0%	333	1
<i>dont cabotage</i>	305	33	0,0%	108	5

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent plus de 71 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon britannique. Le transport routier de marchandises du pavillon à l'international représente moins de 4 % de l'activité de TRM totale. On constate un affaiblissement régulier du pavillon dans les échanges internationaux par la route.

En outre, le kilométrage réalisé à l'international par les transporteurs britanniques reste faible. Le transport routier de marchandises à l'international se concentre donc sur les pays limitrophes, à savoir la France, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

Le cabotage

En 2017, le cabotage réalisé par le pavillon britannique représente une part négligeable (0,2 %) de l'activité de TRM. L'activité de cabotage du pavillon britannique augmente entre 2008 et 2016, passant de 243 millions de tonnes-kilomètres à 309 millions de tonnes-kilomètres, soit une hausse moyenne de près de 3 % par an sur la période étudiée. En 2017, le Royaume-Uni est le 19^e pays caboteur dans l'Union européenne, derrière l'Estonie et l'Italie et loin derrière la Pologne, leader européen de l'activité de cabotage. L'activité de cabotage de la Pologne est 58 fois plus importante que celle du pavillon britannique. Ce dernier est par ailleurs caboté plus de 5 fois plus qu'il ne cabote.

Le cabotage sous pavillon britannique dans les cinq principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TCAM
Cabotage sous pavillon britannique	243	143	283	255	234	336	190	258	244	309	2,71%
<i>en Irlande</i>	170	98	156	157	141	231	148	193	169	202	1,93%
<i>en France</i>	56	26	55	48	63	55	19	18	40	58	0,39%
<i>en Belgique</i>	7	2	8	8	10	15	4	0	0	0	-100,00%
<i>en Allemagne</i>	2	11	23	5	6	7	10	22	16	7	14,93%
<i>aux Pays-Bas</i>	3	3	1	0	5	11	6	7	14	0	-100,00%
Part du cabotage dans le transport britannique	0,15	0,10	0,19	0,17	0,16	0,24	0,14	0,17	0,16	0,20	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Les trois pays où le pavillon britannique cabote le plus sont l'Irlande, la France et l'Allemagne. En 2017, les transporteurs britanniques cabotent à plus de 65 % en Irlande et à près de 19 % en France. Le Royaume-Uni réalise ainsi plus de 84 % de son activité de cabotage dans ces deux pays. À noter également, l'abandon de certains pays pour l'activité de cabotage comme la Belgique et les Pays-Bas.

Le cabotage au Royaume-Uni

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage au Royaume-Uni	1 712	1 231	1 276	1 043	1 052	1 013	1 400	1 462	1 825	0,80%
Taux de pénétration du cabotage*	1,12%	0,93%	0,92%	0,74%	0,73%	0,77%	1,08%	1,01%	1,21%	
Part de marché du cabotage**	1,65%	1,49%	1,43%	1,22%	1,12%	1,14%	1,56%	1,46%	1,76%	

Source: Eurostat

TCAM: Taux de croissance annuel moyen

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

Malgré de fortes variations sur la période, le cabotage réalisé au Royaume-Uni est au même niveau en 2008 et 2016. Il se situe à un niveau assez bas. En 2017, la valeur relevée par Eurostat est très faible en comparaison avec les autres années. Pour cette raison et par souci de cohérence, elle n'est pas prise en compte dans le tableau ci-dessus.

ENTREPRISES DU SECTEUR DU TRM BRITANNIQUE

Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur du TRM britannique

Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2008	33,1	257 353
2009	26,8	285 107
2010	24,7	232 010
2011	26,0	236 005
2012	28,0	228 416
2013	27,1	215 743
2014	31,0	193 885
2015	36,0	232 222
2016	29,2	267 902
2017	27,6	240 923

Source: Eurostat

Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises reste globalement stable entre 2008 et 2017, avec un taux de croissance annuel moyen de -2 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur baisse sur la période, soit - 0,73 %/an sur 9 ans.

Parc de véhicules au Royaume-Uni

	2014	2015	2016	2017
Tracteurs routiers	119 311	127 497	134 514	139 667

Source: Eurostat

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM au Royaume-Uni, 2017

Nombre d'entreprises	48 122
CA - millions €	27 577
Coût du personnel salarié - millions €	7 377
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	6 612
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	765
Taux de charges patronales apparent (b/a)	11,6%
Nombre de personnes occupées	250 839
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	9 916
<i>dont salariés</i>	240 923
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	96,0%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	5
Coût moyen du personnel salarié en €	30 600
Valeur ajoutée par salarié en €	52 000
CA par personne occupée	109 900
Investissement par personne occupée en €	8 600
Taux d'investissement (Investissement/CA)	17,2%

Source : Eurostat

2. PRESENTATION DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU ROYAUME-UNI

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR

Ministère

Secrétariat d'État aux transports (*Department of Transport*)

Il s'agit du ministère au sein du gouvernement britannique en charge du réseau de transport anglais et d'un certain nombre de questions liées au transport qui n'ont pas été décentralisées, en Écosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord. Le ministère est dirigé par le secrétaire d'État aux Transports, Grant Shapps, nommé le 24 juillet 2019.

Le ministère est notamment responsable de :

- Développer des politiques, fournir des conseils et des fonds aux autorités locales anglaises pour les aider à gérer et à entretenir leur réseau routier, ainsi qu'à améliorer les déplacements de passagers et de fret.
- Entretien et exploitation près de 4 300 miles de réseaux d'autoroutes et de routes nationales en Angleterre via Highways England.
- Rendre les routes moins congestionnées et moins polluées en favorisant les transports moins polluants.
- Mettre en place une direction stratégique pour le ferroviaire en Angleterre et en Écosse via Network Rail.
- Soutenir le secteur maritime en élaborant une stratégie globale pour les ports d'Angleterre et du Pays de Galles.
- Établir une politique nationale de l'aviation, en collaboration avec les compagnies aériennes, les aéroports, l'autorité de l'aviation civile et le NATS (le service britannique de la circulation aérienne)¹³.

Fédérations professionnelles

Road Haulage Association (RHA)

Créée en 1944, il s'agit de la plus importante organisation professionnelle de transporteurs au Royaume-Uni. Elle est par ailleurs la seule fédération dédiée exclusivement au transport routier. Elle regroupe 7 000 transporteurs. Son siège social est basé à Peterborough. La fédération dispose également de bureaux à Weybridge, Livingston, Bristol et Bradford. Elle joue un rôle de conseil et recommande les professionnels du secteur en l'absence de convention collective. Une de ses activités principales concerne la formation des conducteurs ainsi que l'accès au marché.

Freight Transport Association (FTA)

Il s'agit de la plus importante organisation professionnelle en matière de logistique au Royaume-Uni. Elle regroupe l'ensemble des acteurs de la logistique ; ses membres viennent des secteurs routier, ferroviaire, maritime et aérien.

¹³ <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>

Ses actions se concentrent autour de :

- La représentation des besoins du secteur de la logistique auprès des gouvernements aux niveaux local, national et européen, par route, rail, voie navigable et voie aérienne.
- L'information des membres sur les dernières exigences en matière de conformité et de réglementation.
- La formation des professionnels de la logistique dans l'ensemble du secteur.
- L'information des membres sur la logistique - le centre des médias FTA donne accès à l'actualité sur les derniers développements dans tous les modes de transport.

Syndicats de salariés

Syndicat des transports routiers unis (URTU - *United Road Transport Union*)

Créé en 1890, le syndicat des transports routiers unis (URTU) est le seul syndicat du Royaume-Uni représentant les intérêts des travailleurs du transport routier, de la distribution et de la logistique.

CREATION D'ENTREPRISE

Ces informations ne s'appliquent pas exclusivement au TRM, mais sont valables pour l'ensemble des entreprises au Royaume-Uni.

Le cadre juridique

Il existe 6 formes juridiques de société au Royaume-Uni¹⁴ :

- La **société à responsabilité limitée privée par actions** (*Private company limited by shares*) :
 - o Nombre de partenaires et d'actionnaires : au moins un associé.
 - o Capital minimum : il n'y a pas de minimum. En pratique, le minimum souscrit est de 1 £. La totalité du capital doit être débloqué.
 - o Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée au montant apporté au capital.
- La **société à responsabilité limitée publique** (*Public limited company*) :
 - o Nombre de partenaires et d'associés : au moins un associé.
 - o Capital minimum : au minimum 50 000 £ dont 25 % doivent être débloqués à la constitution.
 - o Responsabilité des associés : responsabilité limitée au montant apporté au capital.
- **Partenariat** (*General partnership*) :
 - o Nombre de partenaires et d'associés : au minimum 2.
 - o Capital minimum : il n'y a pas de minimum.
 - o Responsabilité des associés : la responsabilité est conjointe et indéfinie.
- **Partenariat à responsabilité limitée** (*Limited liability partnership*) :
 - o Nombre de partenaires et d'associés : au minimum 2.

¹⁴ <https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/royaume-uni/entreprise-formes>

- Capital minimum : il n’y a pas de minimum.
Responsabilité des associés : la responsabilité est limitée.
- **Association sans personnalité morale à but non lucratif** (*Community interest company*) :
 - Nombre de partenaires et d’associés : il n’y a pas de minimum.
 - Capital minimum : il n’y a pas de minimum.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est conjointe et plurielle.
- **Société à responsabilité illimitée** (*Unlimited company*) :
 - Nombre de partenaires : il n’y a pas de minimum.
 - Capital minimum : il n’y a pas de minimum.
 - Responsabilité des associés : la responsabilité est conjointe et plurielle.

Les modalités de création d’une entreprise au Royaume-Uni

La forme d’entreprise la plus répandue au Royaume-Uni est la société à responsabilité limitée privée par actions. En moyenne, la procédure de création d’une société prend 4 jours et demi.

Pour créer une société à responsabilité limitée, le demandeur doit s’inscrire au registre des entreprises (*Companies House*). Différents documents et renseignements seront alors demandés :

- Le nom de l’entreprise.
- L’adresse de l’entreprise.
- Au moins un administrateur.
- Des détails sur les actions de la société. Dans ce cas, un actionnaire au moins est requis.
- Un code CSI qui permet de vérifier les activités de l’entreprise.

En outre, sont également exigées :

- Les coordonnées des personnes qui ont un contrôle important sur la société. Il s’agit des personnes détenant plus de 25 % des actions de la société¹⁵.

Une fois ces informations compilées, le demandeur peut enregistrer sa société.

Pour enregistrer une entreprise, différentes méthodes existent :

- Une inscription en ligne, s’il s’agit d’une entreprise à responsabilité limitée. L’enregistrement ne prend, en général, que 24 heures et coûte 12 £.
- Une inscription par voie postale est aussi possible. Ce type d’enregistrement prend entre 8 et 10 jours. Son coût est de 40 £. Le formulaire est à récupérer au registre des entreprises (*Companies House*). Un enregistrement le jour même est possible, mais il coûte 100 £¹⁶.

¹⁵ <https://www.gov.uk/limited-company-formation>

¹⁶ <https://www.gov.uk/limited-company-formation/register-your-company>

ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, le Royaume-Uni a soumis la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Selon l'activité concernée, quatre types différents de certificats de capacité professionnelle sont délivrés :

- Transport national de personnes
- Transport international de personnes
- Transport national de marchandises
- Transport international de marchandises

En vertu de l'article 8 du règlement CE n°1071/2009, un certificat de capacité professionnelle est délivré aux candidats britanniques ayant réussi des examens écrits et oraux. C'est la DVSA (*Driver and Vehicle Standards Agency*) qui remet le certificat. L'inscription à l'examen coûte 257 £ et la délivrance du certificat s'élève à 401 £. Le certificat de capacité professionnelle pour le transport international peut être délivré pour une période de 5 ans. Au bout des 5 ans, la DVSA contacte la personne pour s'assurer de l'exactitude des informations. Le détenteur doit payer de nouveau 401 £¹⁷.

ACCES AU MARCHE

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises au Royaume-Uni sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009.

Les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'Union européenne.
- Satisfaire aux critères d'honorabilité (casier juridique vierge).
- Avoir la capacité financière appropriée, 8 000 £ pour le premier véhicule puis 4 450 £ par véhicule supplémentaire.
- Avoir la capacité professionnelle requise.

FORMATION DES CONDUCTEURS

Pour devenir conducteur routier, le candidat doit répondre à certains critères :

- Avoir un permis de conduire.
- Avoir plus de 18 ans.
- Avoir obtenu le certificat de compétence du conducteur (CPC).

Ce certificat est divisé en 4 phases de test, qu'il s'agit de réussir.

Le certificat est valable 5 ans. Après chaque période de 5 ans, le conducteur doit suivre une formation de 35 heures. A partir de 65 ans, les conducteurs doivent passer cette formation tous les ans.

Sont exemptées les personnes ayant des « droits acquis » en raison de leur expérience de conduite¹⁸.

¹⁷ <https://www.gov.uk/being-a-goods-vehicle-operator/fees-for-goods-vehicle-licences>

¹⁸ <https://www.gov.uk/become-lorry-bus-driver>

2.2. La fiscalité des entreprises

FISCALITE GENERALE

Impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés concerne toutes les personnes morales ayant leur siège social ou comité de direction au Royaume-Uni. L'exercice fiscal s'étend sur 12 mois consécutifs correspondant à l'année civile. L'impôt sur les sociétés est calculé en fonction des bénéfices de la société. Son taux est, depuis le 1^{er} avril 2016, de 19 % et ce quel que soit le montant des profits de la société¹⁹.

Impôt sur le revenu des personnes physiques

Tranches de l'impôt sur le revenu au Royaume-Uni en 2018

Barème	Revenu imposable	Taux en %
Revenu non imposable	Jusqu'à 11 850 £	0%
Taux de base	De 11 851 £ à 46 350 £	20%
Taux élevé	De 46 351 £ à 150 000 £	40%
Taux le plus élevé	Plus de 150 000 £	45%

Source: <https://www.gov.uk/income-tax-rates>

Les salariés touchant un revenu inférieur à 11 850 £ par an inclus (14 002 € par an au cours de 1,1816 = 1 £ au 1^{er} janvier 2020) sont exemptés de l'impôt sur le revenu.

TVA

Le taux de TVA britannique standard est de 20 % depuis le 4 janvier 2011.

Un taux minoré de 5 % existe. Il s'applique à certains biens et services comme l'énergie domestique.

Certains biens et services sont quant à eux exonérés, c'est le cas pour certains aliments et les vêtements pour enfants.

Pour mémoire, certains produits ne sont pas soumis à la TVA, comme les timbres postaux ou encore les transactions financières et immobilières.

¹⁹ <https://www.gov.uk/corporation-tax-rates>

FISCALITE SPECIFIQUE DU SECTEUR TRM

Droits d'accises

Conformément à la directive 92/12/CE puis 2008/118/CE, le Royaume-Uni a mis en place un système de droits d'accises. Les droits d'accises sont des taxes indirectes perçues par les douanes sur certains produits de consommation dont les produits pétroliers, le tabac et l'alcool.

Le montant des droits d'accises sur le gazole s'élève à 65,96 €/hl au 21 juin 2019²⁰. Il s'agit du montant le plus élevé au niveau européen. Pour mémoire, il n'existe aucun mécanisme de remboursement partiel de droits d'accises sur le gazole au Royaume-Uni.

Taxe sur les véhicules à moteur

Une taxe sur les véhicules dite aussi taxe à l'essieu s'applique sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Elle dépend de son PTAC, du nombre d'essieux du véhicule moteur et du véhicule tracté ainsi que de la norme Euro²¹.

Dans le cas d'un ensemble articulé 5 essieux (2x3) tracteur Euro VI et semi-remorque, 40 tonnes, avec suspensions pneumatiques, le montant est de 1 750 £ par an (classe G), soit 2 068 € par an (1,1816 = 1 £ au 1^{er} janvier 2020)²².

Dans le cas d'un ensemble articulé 6 essieux (3x3) tracteur Euro VI et semi-remorque, 40 tonnes, avec suspensions pneumatiques, le montant est de 1 136 £ par an (classe E1), soit 1 342 € par an (1,1816 = 1 £ au 1^{er} janvier 2020).

Péages

Certaines autoroutes et certains ouvrages d'art sont soumis à péage.

L'ensemble des tronçons soumis à une redevance sont recensés dans le lien ci-après : <https://www.gov.uk/uk-toll-roads>

Vignette (HGV levy)

Depuis le 1^{er} avril 2014, une vignette est obligatoire pour les poids lourds de plus de 12 tonnes utilisant les routes britanniques. Elle est fonction du PTAC et de la norme Euro du véhicule.

Ainsi, pour un ensemble tracteur et semi-remorque de 40 tonnes (2+3 essieux), la vignette est de classe G. Le montant diffère suivant la date d'achat de la vignette.

- Pour les vignettes achetées jusqu'au 31 janvier 2019, le montant journalier est de 10 £, le montant hebdomadaire de 50 £, le montant mensuel de 90 £ et le montant annuel de 1 000 £.
- Pour les vignettes achetées à partir du 1^{er} février 2019 :
 - o dans le cas de véhicules Euro VI : le montant journalier est de 9 £, le montant hebdomadaire de 45 £ et le montant annuel de 900 £,
 - o dans le cas de véhicules Euro 0 à Euro V : le montant journalier est de 10 £, le montant hebdomadaire de 60 £, le montant mensuel de 120 £ et le montant annuel de 1 200 £.

²⁰ CNR – Remboursement accises Europe de juin 2019

²¹ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/770275/v149x1-rates-of-vehicle-tax.pdf

²² Conversions £ en € valable au 1^{er} janvier 2020

Pour un ensemble tracteur et semi-remorque de 40 tonnes (3+3 essieux), la vignette est de classe E. Le montant diffère également suivant la date d'achat de la vignette.

- Pour les vignettes achetées jusqu'au 31 janvier 2019, le montant journalier est de 10 £, le montant hebdomadaire de 32 £, le montant mensuel de 64 £ et le montant annuel de 640 £.
- Pour les vignettes achetées à partir du 1^{er} février 2019 :
 - o dans le cas de véhicules Euro VI : le montant journalier est de 9 £, le montant hebdomadaire de 28,80 £ et le montant annuel de 576 £,
 - o dans le cas de véhicules Euro 0 à Euro V : le montant journalier est de 10 £, le montant hebdomadaire de 38,40 £, le montant mensuel de 76,80 £ et le montant annuel de 768 £.

Depuis le 1^{er} février 2019, la vignette est donc fonction de la classe d'émissions des véhicules. Ainsi, les véhicules Euro VI bénéficient d'un abattement de 10 % alors que les véhicules Euro 0 à Euro V ont vu leur vignette augmenter de 20 %²³.

2.3. La réglementation sociale

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Durée hebdomadaire

La durée du temps de travail est définie dans le règlement britannique de 1998 sur le temps de travail et amendé le 1^{er} août 2003. Il stipule que le temps de travail hebdomadaire ne peut excéder 48 heures²⁴.

Congés payés, jours fériés et congés spéciaux

La grande majorité des travailleurs ont légalement droit à 5,6 semaines de congés payés par an. Un employeur peut inclure les jours fériés dans les congés annuels légaux. Ainsi, les travailleurs britanniques disposent de 20 jours de congés compris dans les jours travaillés et 8 jours fériés, soit 28 jours de congés payés, à l'exception de l'Écosse qui compte 9 jours fériés, soit 29 jours de congés payés.

La plupart des employés travaillant 5 jours par semaine doivent bénéficier de 28 jours de congés payés par an, jours fériés compris, soit l'équivalent de 5,6 semaines²⁵.

Contrats de travail

Tous les employés au Royaume-Uni sont liés à leur employeur par l'intermédiaire d'un contrat de travail écrit. Celui-ci définit les éléments suivants :

- Les conditions d'emploi.
- Les droits de l'employé.
- Les responsabilités de l'employé.
- Les fonctions de l'employé.

²³ <https://www.gov.uk/government/publications/hgv-levy-bands-and-rates-tables>

²⁴ <https://www.gov.uk/maximum-weekly-working-hours>

²⁵ <https://www.gov.uk/holiday-entitlement-rights>

L'employeur doit fournir aux employés une « déclaration écrite des conditions d'emploi » (*written statement of employment particulars*) si leur contrat de travail dure au moins un mois. Ce document doit inclure les principales conditions de travail. L'employeur doit ainsi remettre la déclaration écrite dans les deux mois suivant le début de l'emploi. Le document doit comprendre au minimum :

- Le nom de l'entreprise.
- Le nom de l'employé, le titre du poste ou une description du travail et la date de début.
- Le montant du salaire et le nombre de mois payés.
- Le nombre d'heures de travail (incluant le travail les dimanches, la nuit et les heures supplémentaires).
- Les congés payés (en mentionnant si les jours fériés sont inclus ou non dans le total des congés payés).

En outre, un autre document doit contenir les informations suivantes :

- La durée du contrat à durée déterminée, si applicable.
- La date de fin du contrat à durée déterminée, si applicable.
- La période de préavis.
- Les conventions collectives en vigueur.
- Les retraites.
- Les contacts des personnes à qui s'adresser en cas de conflit.

Contrat à durée déterminée

Plusieurs cas permettent d'avoir recours à des contrats à durée déterminée :

- En cas de période de suractivité, limitée à 6 mois.
- Dans le cadre d'un projet spécifique.
- Dans le cadre d'un remplacement de congé maternité²⁶.

Travail de nuit

Sont considérés comme des travailleurs de nuit les employés travaillant au moins 3 heures pendant la période de nuit soit celle comprise entre 23 h et 6 h du matin. Le salaire minimum national s'applique aux employés travaillant la nuit, mais le taux du travail de nuit n'est pas majoré, soit 8,21 £.

Les employés réalisant du travail de nuit ne peuvent pas travailler plus de 8 heures en moyenne sur une période de 24 heures. En général, la moyenne est calculée sur 17 semaines. Par ailleurs, les heures supplémentaires régulières sont comprises dans la moyenne, mais pas les heures supplémentaires occasionnelles²⁷.

Concertation sociale

La concertation sociale est bien présente au Royaume-Uni. L'adhésion aux syndicats est relativement stable depuis quelques années, malgré une tendance à la baisse au cours de la dernière décennie. Environ 20 % des employés britanniques travaillant à temps complet sont syndiqués. Les fonctionnaires sont ceux dont la part est la plus importante, 60 %. Les employés du secteur privé sont eux 15 % à faire partie d'un syndicat. Les secteurs des

²⁶ <https://www.gov.uk/fixed-term-contracts>

²⁷ <https://www.gov.uk/night-working-hours>

transports, de la distribution et de l'industrie sont les plus syndiqués. En 2014, le taux global d'employés syndiqués au Royaume-Uni était de 25,4 %²⁸.

Cependant, il n'existe pas de convention collective dans le transport routier de marchandises.

Rémunération

Le salaire minimum horaire établi au Royaume-Uni s'élève à 8,21 £ depuis le 1^{er} avril 2019, montant qui reste le même qu'en juin 2018²⁹. Pour une semaine de 40 heures, soit 174 heures par mois, le salaire minimum mensuel est établi à 1 435,50 £ brut (soit 1 696,19 €/mois (1,1816 € = 1£ au 1^{er} janvier 2020)). Ce taux s'applique aux employés de plus de 25 ans. Un taux inférieur est défini pour les salariés entre 21 et 24 ans inclus, soit 7,70 £/heure. Le taux horaire minimum passera, au 1^{er} avril 2020, à 8,72 £ pour les 25 ans et plus.

Cotisations sociales

Taux de cotisations patronales et salariales du 6 avril 2019 au 5 avril 2020

Salaire hebdomadaire	Cotisations salariales	Cotisations patronales	Total
Jusqu'à 166 £	-	-	-
De 166,01 £ à 962 £	12,00%	13,80%	25,80%
Au-delà de 962 £	2,00%	13,80%	15,80%

Source: Cleiss

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES

Généralités

Au Royaume-Uni, les règles nationales ou européennes peuvent s'appliquer. Pour les déplacements à l'international, les règlements européens ou l'Accord européen relatif au travail des équipages de véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) peuvent s'appliquer. L'ensemble des règles à appliquer dépend du type de conduite, du type de véhicule utilisé et, dans le cas de trajets internationaux, des pays visités. Concernant, les véhicules utilisés pour le TRM et dont le PTAC excède 3,5 tonnes, la réglementation en vigueur est celle de l'Union européenne.

Pour les voyages internationaux à destination ou passant par des pays situés en dehors de l'Union européenne mais signataires de l'AETR, les règles de l'AETR s'appliquent.

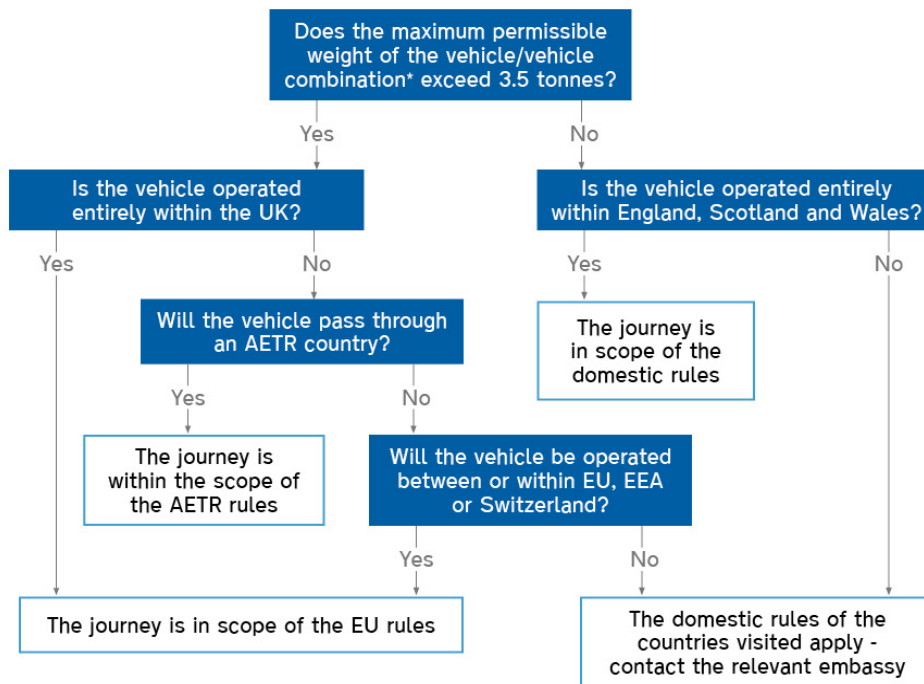
Les véhicules exemptés des règlements européens sont soumis aux règles nationales britanniques sur les heures de conduite lorsque ceux-ci effectuent des trajets domestiques³⁰.

²⁸ <https://import-export.societegenerale.fr/en/country/united-kingdom/regulations-social-dialogue>

²⁹ <https://countryeconomy.com/national-minimum-wage/uk>

³⁰ <https://www.gov.uk/guidance/drivers-hours-goods-vehicles/introduction>

Schéma des règlements applicables suivant les situations rencontrées



*For vehicle and trailer combinations, this means the the maximum gross weight of the vehicle and trailer added together, or the towing vehicle's maximum train weight, whichever is the smaller.

Source : gouvernement britannique

Durée du travail

Les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 s'appliquent aux conducteurs de véhicules utilisés pour le transport routier de marchandises au Royaume-Uni et dans l'Union européenne et dont le PTAC excède 3,5 tonnes.

Temps de travail

Le temps de travail tel que défini par la directive européenne 2002/15/CE désigne :

- le temps de conduite,
- le temps de chargement et de déchargement,
- le temps de nettoyage et d'entretien technique,
- tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique.

Sont également incluses les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal. Sont considérées comme du temps de travail les périodes d'attente dont la durée n'était pas connue du conducteur.

La limite du temps de travail est fixée à 48 heures maximum par semaine selon le Code du travail britannique. En accord avec le règlement européen, le temps de travail autorisé pour les conducteurs est élargi.

Le temps de travail hebdomadaire ne doit pas dépasser une moyenne de 48 heures par semaine au cours de la période de référence. Cette dernière est normalement de 17 semaines. Un temps maximal de 60 heures peut être effectué au cours d'une même semaine à condition que la limite moyenne de 48 heures ne soit pas dépassée³².

Temps de conduite

Concernant le temps de conduite, selon les règlements européens s'appliquant au personnel de conduite, le conducteur ne doit pas dépasser 9 heures au volant. Cette limite peut être portée deux fois par semaine à 10 heures. Le temps de conduite hebdomadaire ne doit pas dépasser 56 heures et 90 heures sur deux semaines consécutives.

Temps de disponibilité

Le temps de disponibilité est également prévu par la loi. Il recoupe tous les temps d'attente de chargement ou déchargement ou encore les temps durant lesquels un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, les temps d'attente à des postes-frontières ou liés à des interdictions de circulation.

Pauses et repos

Le règlement européen 561/2006 définit le temps de pause comme « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ». Ainsi, comme le stipule la directive 2002/15/CE, une pause est obligatoire pour les conducteurs ayant travaillé plus de 6 heures consécutives. Au-delà, le temps de travail doit être interrompu par une pause d'au moins 30 minutes, voire 45 minutes si le temps de travail dépasse 9 heures. Les pauses peuvent être découpées en tranches de 15 minutes.

Le règlement européen 561/2006 définit le repos comme « toute période pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ». Les temps de repos journaliers ininterrompus sont ainsi de 11 heures par tranche de 24 heures et les temps de repos hebdomadaires ininterrompus de 45 heures.

Indemnités de déplacement

Les indemnités de déplacement en vigueur pour les déplacements en national sont de 34,90 £ par nuit³³ passée à l'extérieur, et ce depuis le 31 décembre 2013. Elles sont abaissées à 26,20 £ par nuit si le conducteur utilise une cabine couchette. Il s'agit des montants maxima qui peuvent être payés sans être soumis à l'impôt sur le revenu et aux cotisations sociales.

En ce qui concerne les indemnités repas, une indemnité maximale de 5 £ est versée pour un trajet de 5 heures minimum, de 10 £ pour un trajet de 10 heures minimum et de 25 £ pour un trajet de 15 heures minimum ou en cours le soir, à partir de 20 h³⁴.

³² <https://www.gov.uk/guidance/drivers-hours-goods-vehicles/annex-2-working-time-rules>

³³ <https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/employment-income-manual/eim66110>

³⁴ <https://www.rha.uk.net/getmedia/e0400b40-93a2-4038-b7c2-381d21f49a33/170916-HMRC-OverNightAllowance-Guidance.pdf.aspx>

Les indemnités de déplacement à l'international varient quant à elles suivant les pays visités³⁵. L'ensemble des montants des indemnités de déplacement à l'international sont disponibles via :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/781249/Worldwide_subsistence_rates_effective_6_April_2019.pdf

A titre de comparaison, un déplacement effectué à Strasbourg est indemnisé au taux de 80,50 €/jour tandis qu'un déplacement à Düsseldorf en Allemagne n'est indemnisé qu'au taux de 66 €/jour.

2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

CONTROLES

Les examinateurs agréés par la DVSA sont chargés de :

- Inspecter les véhicules.
- Faire respecter les interdictions de circulation.
- Enquêter sur de possibles infractions aux règlements.
- Engager des enquêtes et comparaître devant un tribunal en première instance.
- Émettre des avis d'amélioration en ce qui concerne les règles de temps de travail.

AMENDES

Les mesures prises sur des infractions aux règles de temps de conduite et aux tachygraphes sont en grande partie déterminées par la législation et comprennent les éléments suivants :

- Avertissements verbaux :

Ils comprennent les infractions mineures qui, aux yeux des responsables de l'application des lois, semblent avoir été commises accidentellement ou du fait de l'inexpérience du conducteur ou de l'exploitant. S'en suivent une clarification de l'infraction et une explication des conséquences possibles en cas de poursuite de l'infraction.

- Avis d'infraction :

Ceux-ci peuvent être adressés au gestionnaire pour un certain nombre d'infractions non liées à la sécurité. Un délai de 21 jours leur est accordé pour remédier à la lacune, faute de quoi des poursuites seront engagées.

- Interdiction :

De nombreuses infractions aux règles relatives aux heures de conduite et aux tachygraphes entraînent une interdiction. Une interdiction n'est pas strictement une « sanction », mais un outil d'application visant à éliminer une menace immédiate pour la sécurité routière. Lorsqu'elle est émise, la conduite du véhicule est interdite pour une période spécifiée ou indéterminée jusqu'à ce que les conditions énoncées dans la note d'interdiction soient remplies. Lorsque l'interdiction est émise pour une période indéterminée, une note indiquant que l'interdiction a été supprimée doit être émise avant que l'utilisation du véhicule ne soit autorisée.

³⁵ <https://www.rha.uk.net/getmedia/e0400b40-93a2-4038-b7c2-381d21f49a33/170916-HMRC-OverNightAllowance-Guidance.pdf.aspx>

Dans certaines circonstances, un véhicule qui a été interdit sera également immobilisé pour empêcher toute utilisation ultérieure. Une fois que la situation ayant conduit à l'interdiction imposée aura été corrigée et que le paiement d'une redevance aura été effectué, le véhicule sera libéré.

- Pénalités :

Les conducteurs en infraction avec des adresses britanniques vérifiables subissent, dans les cas les plus courants, d'une pénalité forfaitaire qui doit être payée dans un délai de 28 jours. Le non-respect des règles du temps de conduite entraînera une amende forfaitaire, proportionnelle au degré de gravité. Les conducteurs sans adresse vérifiable sont invités à verser un acompte égal à la pénalité fixée et toute conduite ultérieure est interdite en attendant le versement du paiement. DVSA peut toujours porter des affaires devant les tribunaux si cela est jugé nécessaire.

- Poursuite :

Si cela est considéré comme d'intérêt public, des infractions plus graves peuvent faire l'objet de poursuites, soit contre le conducteur, le transporteur, ou d'autres entreprises.

- Renvoi au commissaire à la circulation :

Lorsque le conducteur est titulaire d'une licence de formation professionnelle et/ou que le transporteur est titulaire d'une licence, les agents de contrôle peuvent signaler les infractions commises par le conducteur ou le transporteur au commissaire à la circulation. Cela peut se produire lorsque les services de contrôle estiment lors de l'examen que la réputation du conducteur ou de l'opérateur est mise en doute. Ils demandent donc au Commissaire chargé de la circulation de décider si des mesures administratives doivent être prises à leur encontre.

3. ETUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM BRITANNIQUES

Cette enquête a été menée auprès de dix entreprises britanniques implantées dans les régions Sud et Sud-Est de l'Angleterre.

Ces entretiens se sont déroulés en face à face le plus souvent avec le chef d'entreprise ou le responsable d'exploitation.

Caractéristiques des entreprises interrogées

	Taille de la flotte	Principaux marchés	Nombre de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	70	France, Benelux, Suisse	62	8 008 000 €
Entreprise 2	15	Italie	15	2 000 000 €
Entreprise 3	5	France, Espagne, Italie	5	1 680 000 €
Entreprise 4	112	Belgique, France	116	12 600 000 €
Entreprise 5	60	France, Benelux, Croatie, Russie	80	13 000 000 €
Entreprise 6	4	France, Benelux, Espagne	4	605 000 €
Entreprise 7	40	France, Benelux, Espagne, Italie, Portugal	40	6 000 000 €
Entreprise 8	18	Toute l'Europe	18	2 800 000 €
Entreprise 9	18	France, Italie, Espagne	18	4 471 000 €
Entreprise 10	24	nd	25	nd

Source : CNR

Les résultats chiffrés contenus dans ce rapport n'ont pas de valeur statistique. Il s'agit d'une synthèse « à dire d'expert » des informations recueillies auprès des entreprises et des organismes du secteur du TRM s'appuyant sur la réglementation en vigueur.

3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN VEHICULE

Pour rappel, les ensembles articulés au Royaume-Uni comportent généralement 6 essieux, soit un tracteur de 3 essieux et d'une semi-remorque 3 essieux. Le profil type ainsi présenté dans cette partie est celui d'un ensemble tracteur et semi-remorque 40 tonnes, 6 essieux avec suspensions pneumatiques.

Toutes les entreprises interrogées réalisent, avec leurs propres moyens, des opérations de transport de moyenne et longue distance à l'international. Elles effectuent également du transport national et ont le plus souvent d'autres activités comme la logistique, l'affrètement ou le stockage. Certaines entreprises disposent de filiales dans d'autres pays européens, souvent en France, parfois dans des pays de l'Est européen.

Au Royaume-Uni, le transport international est principalement réalisé dans les pays limitrophes et dans certains cas vers les pays du sud de l'Europe. La sous-traitance à des transporteurs étrangers est très répandue. Non

seulement elle permet aux entreprises britanniques une plus grande flexibilité et un avantage compétitif, mais elle réduit également les risques liés à l'inadaptation des véhicules britanniques en Europe continentale.

Les entreprises interrogées disposent de flottes composées de 4 à 112 véhicules. Elles interviennent dans des secteurs différents. Afin de rétablir leur compétitivité face aux pavillons à coûts bas, certaines n'hésitent pas à se spécialiser sur un marché de niche tant au niveau des produits transportés qu'au niveau de la clientèle. Dans la plupart des entreprises visitées, les véhicules sont le plus souvent dédiés aux conducteurs.

Les conducteurs travaillent rarement le week-end. Le kilométrage moyen des véhicules peut exceptionnellement dépasser 130 000 kilomètres par an mais le kilométrage annuel moyen effectué par les conducteurs se situe autour de 113 000 kilomètres selon les données recueillies lors des entretiens. Avec le ratio de 1,05 conducteur par véhicule constaté lors des entretiens, le kilométrage du véhicule est donc calculé à près de 118 450 km/an.

Si ces observations sont légèrement supérieures à celles constatées en France, elles restent néanmoins inférieures à celles rencontrées dans d'autres pays européens. Ainsi, du point de vue du kilométrage annuel, le pavillon britannique s'inscrit parfaitement dans le groupe des pavillons de l'Europe de l'Ouest.

MATERIEL

Le prix des tracteurs et des semi-remorques varie sensiblement en fonction du constructeur, des options, de la motorisation ou de la nature de la semi. En ce qui concerne les entreprises visitées lors de la réalisation de cette étude, le prix d'acquisition moyen pour un tracteur est de 88 000 €. Pour une semi-remorque type Tautliner, le prix atteint en moyenne 26 000 €. Pour mémoire, le prix d'achat d'un tracteur 3 essieux est plus élevé que pour un tracteur 2 essieux. Des écarts pouvant aller jusqu'à 20 % du prix d'un tracteur 2 essieux ont pu être relevés par le passé.

Les modes de financement utilisés sont le crédit-bail et la location financière. La durée moyenne de location varie de 36 mois à 60 mois. Les transporteurs privilégiant la location conservent leurs tracteurs pour une durée moyenne de 3,5 ans et leurs semi-remorques 4 ans. Ceux utilisant le crédit-bail s'engagent sur une durée de contrat de 60 mois en règle générale, avec un premier loyer de l'ordre de 10 % du prix du véhicule. Les transporteurs déclarent renouveler, en temps normal, les véhicules tous les 6 ans, mais les circonstances exceptionnelles du Brexit les poussent à retarder la revente des véhicules. Deux situations ont pu être observées au cours des entretiens. Certains transporteurs ont fait le choix de conserver leurs véhicules 3 ans après le leasing au lieu d'une année en temps normal, soit 8 ans de conservation. D'autres, ont vendu leurs véhicules au bout de 6 ans et on fait le choix d'une location financière sur 3 ans plutôt de contracter un nouveau contrat en crédit-bail.

Selon les calculs du CNR, dans le contexte exceptionnel du Brexit, le prix de détention d'un ensemble s'élève à 12 200 €/an dans le cas du crédit-bail et à près de 23 000 €/an dans le cas de la location avec un contrat d'entretien full-service inclus.

Le ratio semi-remorque/tracteur estimé à 1,27 s'applique uniquement sur les véhicules acquis hors location.

Selon ce mode de calcul, le coût de détention combinant les deux modes de financement est évalué à 15 437 € par an et par ensemble.

CARBURANT

Les données concernant la consommation moyenne des véhicules paraissent exceptionnellement dispersées. Cette dernière est souvent exprimée en termes de miles par gallon de carburant. La conversion donne des résultats compris entre 28,2 et 34 litres aux 100 km pour une charge moyenne comprise entre 8 et 24 tonnes.

Le parc des poids lourds britannique est récent, essentiellement composé de véhicules Euro VI. En revanche, les incertitudes sur la date et les conditions du Brexit influencent négativement l'investissement depuis au moins deux ans. En conséquence, certains chefs d'entreprises retardent leurs décisions d'achat de véhicules neufs.

Les transporteurs britanniques privilégient systématiquement les autoroutes. La géographie de leurs principaux marchés leur permet également de réaliser des économies de carburant. Néanmoins, la durée de conservation des véhicules plus longue, 8 ans au lieu de 6 ans d'ordinaire influe sur la consommation aux 100 km des véhicules. Les ensembles articulés 6 essieux consomment également davantage que les ensembles tracteurs et semi-remorques 5 essieux. Autre phénomène, les conducteurs semblent peu soucieux du problème. L'implication des conducteurs dans la diminution des consommations fait très rarement l'objet de primes. Le manque de formation des conducteurs à l'éco-conduite et les poids transportés très élevés chez certains transporteurs justifient les données extrêmes.

Les entreprises de taille importante disposent de leurs propres installations de distribution de carburants.

Au Royaume-Uni, le prix du gazole professionnel est plus élevé que dans les pays limitrophes. Le prix brut britannique hors TVA est 1,21 €/litre. Le montant des droits d'accises applicables au gazole professionnel au Royaume-Uni s'élève à 0,6496 €/litre. Il s'agit du montant le plus élevé en Europe. Pour mémoire, aucun mécanisme de remboursement partiel de droits d'accises n'est mis en place dans le pays.

Du fait, d'un prix du gazole particulièrement élevé, les entreprises réalisant du transport à l'international font le choix de s'approvisionner à l'étranger et notamment en France et en Belgique, leurs principaux marchés.

Selon, les calculs du CNR :

- près de 25 % du carburant consommé par les entreprises britanniques est acheté au Royaume-Uni, en cuve, à un tarif réduit de près de 1,135 €/litre,
- 15 % est acheté à la pompe au Royaume-Uni au prix de 1,21 €/litre,
- 25 % est acheté en France, à un prix remisé de près de 1,154 €/litre, soit 0,98€ /litre après la déduction partielle de la TICPE,
- 30 % est acheté en Belgique, à un prix net après la récupération de la TICPE de 0,95 €/litre,
- 5 % restant est acheté occasionnellement au Luxembourg, en Allemagne ou en Espagne pour un prix moyen de 0,98 €/litre selon les calculs du CNR lors de la réalisation des entretiens.

La consommation moyenne retenue pour les simulations suivantes est de 30,7 L/100 km. Aux prix d'achat selon les pays d'approvisionnement, le panier d'approvisionnement de TRM international du pavillon britannique donne un résultat de 1,0443 € le litre de carburant.

MAINTENANCE & ENTRETIEN

Sur la base des entretiens menés, les pratiques en matière de maintenance et d'entretien des véhicules semblent se répartir de façon égale entre ateliers intégrés et externalisation. Ce coût intègre parfois l'entretien des pneumatiques. L'utilisation des contrats de full-service auprès du constructeur est aussi une pratique courante au Royaume-Uni.

En excluant les pneumatiques, le coût moyen de la maintenance d'un véhicule se situe entre 7 400 € et 12 000 € par an dans le cas de l'externalisation. Cette forte dispersion s'explique sans doute par l'âge des parcs de véhicules et l'hétérogénéité des types de contrats de maintenance observés.

Dans le cas d'un atelier intégré, les coûts d'entretien-réparations se situent aux alentours de 6 000 € par an et par véhicule.

Le coût annuel retenu pour les simulations suivantes est de 9 200 € par an et par ensemble.

PNEUMATIQUES

Pour les véhicules en location, le coût annuel des pneumatiques se situe entre 1 750 € et 2 725 €. Pour les autres cas de figure, le coût annuel de ce poste est évalué à près de 4 200 € par véhicule. Le coût annuel retenu pour les simulations suivantes est de 3 650 € par an et par ensemble. Les transporteurs britanniques utilisant majoritairement des tracteurs 3 essieux, un surcoût peut être observé sur ce poste.

PEAGES

Le coût annuel des infrastructures (péages, tunnels, ponts, ferries) pour un transporteur britannique varie en fonction du nombre de relations internationales. Le coût des tunnels et ferries constitue en général près de la moitié du coût des infrastructures évalué à près de 21 000 € par an et par ensemble. La pratique courante au Royaume-Uni est de proposer un prix hors péages et infrastructures aux clients qui se voient facturer le coût de ces derniers en sus du prix kilométrique négocié.

ASSURANCES

- Assurance pour un ensemble : tracteur + semi-remorque

Le coût moyen pour l'assurance au tiers d'un ensemble s'élève à environ 2 200 €/an. Il atteint 4 000 €/an pour une assurance tous risques (type Omnium).

- Assurance pour les marchandises transportées

Les assurances marchandises sont exprimées en pourcentage du chiffre d'affaires et fluctuent d'une entreprise à l'autre en fonction de la nature des marchandises transportées. La nature très diverse des marchandises transportées par les entreprises interrogées ne permet pas d'établir un coût annuel pour un véhicule type.

TAXE DE CIRCULATION

Le montant de la taxe annuelle pour un ensemble 40 tonnes type, équipé d'une suspension pneumatique avec 6 essieux, s'élève à 1 136 £ soit 1 342 € par an et par ensemble (1,1816 € = 1 £ au 1^{er} janvier 2020).

COÛTS DE STRUCTURE

Les informations portant sur les coûts de structure sont souvent difficiles à collecter. Par ailleurs, la manière de les prendre en compte diffère d'une entreprise à l'autre. Certaines prennent en compte le coût de l'atelier intégré tandis que d'autres incluent dans leurs calculs le coût des activités annexes telles que la logistique ou la location de bureaux. Selon les professionnels rencontrés sur place, ce coût est évalué entre 9 et 10 % du coût de revient total du véhicule.

3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs au Royaume-Uni ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec une vingtaine de conducteurs, sous contrat britannique, sur des parkings et aires de repos situés à Ashford.

CONDITION DE TRAVAIL

En l'absence de convention collective au niveau national, certaines entreprises britanniques mettent en place un contrat d'entreprise avec des barèmes de rémunération selon le nombre de relations réalisées dans le mois ou encore selon l'ancienneté du conducteur.

Le système social britannique est très libéral. Les salaires des conducteurs et leurs conditions de travail varient fortement d'une entreprise à une autre. Dans tous les cas, les salariés sont incités à garder leur travail puisque les allocations de chômage et/ou les indemnités en cas de maladie sont très faibles, parfois autour des 25 % du revenu habituel, hors indemnités de déplacement.

Ainsi, les jours d'absence sont rares et les incitations salariales à l'embauche, dans le cadre des négociations sur le salaire brut annuel, sont multiples pour de nombreux conducteurs.

La plupart du temps, les conducteurs réalisent une tournée dans la semaine, voire tous les 2 à 3 jours. Ils passent presque tous leurs week-ends chez eux et bénéficient de nombre de jours de congés payés supérieur à la moyenne britannique.

Le nombre de jours de travail dans l'année est évalué à 227 jours. Leur kilométrage moyen est de près de 113 000 km/an.

Le temps de conduite annuel des conducteurs britanniques est estimé à 1 895 heures par an. L'enquête auprès des conducteurs a permis de révéler que tous ne maximisent pas leur temps de conduite comme la réglementation européenne le permet. Ceci s'explique notamment par des temps d'attente parfois importants pour traverser la Manche.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs

Les conducteurs sont payés sur la base d'un salaire fixe annuel négocié annuellement selon le profil du conducteur et l'évolution des conditions de travail. Depuis deux ans, une forte augmentation se ferait sentir en raison des tensions sur le marché du travail.

Le paiement du salaire fixe se fait sur une base hebdomadaire. A cela s'ajoutent les indemnités de déplacement qui sont généralement payées à la fin du mois.

Au vu des entretiens réalisés sur place auprès des conducteurs sous contrat britannique et des entreprises installées au Royaume-Uni, le salaire fixe mensualisé est de 2 900 € brut. A cela s'ajoutent des petites primes dont le montant dépasse rarement 50 € brut par mois. La rémunération annuelle ressort donc à 35 400 € brut par an.

Selon les calculs du CNR, les indemnités de déplacement versées aux conducteurs s'élèvent à 7 770 €/an.

Les charges sociales

Les charges sociales britanniques s'appliquent uniquement sur l'assiette à partir de 166 £/semaine, soit sur la partie du salaire mensuel au-delà des 825 €. Leur taux est fixé à 13,8 % pour l'employeur et 12 % pour le salarié. Pour certaines catégories d'employés, les entreprises prennent en charge l'assurance maladie privée et cotisent à une caisse de retraite complémentaire. Néanmoins, ces avantages sont rarement offerts aux conducteurs. Leurs coûts éventuels ne sont donc pas pris en considération pour le profil type présenté ci-après.

DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR BRITANNIQUE AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type d'un conducteur britannique affecté à l'international sur la base des enquêtes terrain :

Profil type conducteur international - Royaume-Uni - 2019			
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international de moyenne et longue distance - Destinations principales : France, Benelux, Allemagne, Espagne - Retour à la base chaque weekend - Salaire brut fixe relativement élevé mais d'éventuelles couvertures sociales restent à la charge du salarié, telle que la retraite complémentaire - Salariés très peu couverts par l'Assurance Maladie universelle, les indemnités de chômage et les retraites sont dérisoires, poussant les conducteurs à travailler le plus longtemps possible - Ancienneté importante - Congés payés annuels de près de 28 jours en moyenne 		
Kilométrage annuel réalisé	113 000 km		
Nombre de jours de travail par an	227		
Nombre de semaines d'activité par an	46		
Nombre d'heures de conduite par an	1 895		
Recomposition du coût d'un conducteur type britannique en 2019			
<i>Présentation officielle sur les fiches de paie</i>			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	2 950,00 €	Salaire Brut	2 950,00 €
Salaire brut fixe	2 900,00 €	Salaire brut fixe	2 900,00 €
Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €	Autres primes et bonus (mensualisés)	50,00 €
Cotisations sociales au-delà de 825€/mois	293,25 €	Cotisations sociales au-delà de 825€/mois	255,00 €
Régime général	293,25 €	Régime général	255,00 €
		Impôt sur le revenu	305,63 €
Salaire brut chargé	3 243,25 €	Salaire net après cotisations et impôt	2 389,37 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)	740,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)	740,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	3 983,25 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité	3 129,37 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur britannique en 2019			
Salaire brut fixe + primes * 12 mois	35 400,00 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois	35 400,00 €
Cotisations employeurs * 12 mois	3 519,00 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois	6 727,60 €
Salaire fixe brut chargé * 12 mois	38 919,00 €	Revenu fixe net d'impôt * 12 mois	28 672,40 €
Indemnités * 10,5 mois	7 770,00 €	Indemnités * 10,5 mois	7 770,00 €
Coût total annuel	46 689,00 €	Revenu net annuel	36 442,40 €
Coût horaire de conduite en €	24,64 €	Revenu net moyen mensuel	3 036,87 €
Coût kilométrique en €	0,41 €		

3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, conditions 2019		
	unité	Royaume-Uni <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	118 450
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	238
Ratio semi-remorque/tracteur		1,27
Coût d'un conducteur	€/an	46 689
Ratio conducteur/tracteur		1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 437
Consommation moyenne aux 100 km	litres	30,70
coût unitaire du carburant, moyenne 2019	€/litre	1,0443
Coût annuel du carburant	€/an	37 973
Pneumatiques	€/an	3 650
Entretien-réparations	€/an	9 200
Péages et vignette	€/an	21 000
Assurance (véhicule)	€/an	4 000
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 342
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		141 460
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,19

Source : études CNR Europe

Selon l'estimation du CNR, le coût kilométrique d'un véhicule britannique, hors coûts de structure, se situe à 1,19 euro. En ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 10 % du coût total, le coût de revient du même type de véhicule serait de 1,32 € au kilomètre.

4. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

- Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/home>
- Site internet du gouvernement britannique : <https://www.gov.uk>
- Site et documents de Road Haulage Association (RHA) : <https://www.rha.uk.net>
- France diplomatie : <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/royaume-uni/presentation-du-royaume-uni/>

Autres sources

- Site Europa : https://europa.eu/european-union/index_fr
- ORR Freight Rail Usage, 2015-16 Q4 Statistical Release, 19 mai 2016
- Port de Londres : <http://www.pla.co.uk/Port-Trade/Moving-freight-by-water-on-the-River-Thames>
- Port de Southampton : <http://www.southamptonvts.co.uk>
- Port de Douvres : <https://www.doverport.co.uk/about/performance/>